

***UNA HUELGA DE PERSONAL AERONÁUTICO NO CONSTITUYE CASO FORTUITO
(¿Y EL DIRECTORIO NO LO SABE?)***

Una pasajera varada por una huelga del personal aeronáutico debió ser indemnizada por la línea aérea. ¿Qué papel debió jugar el directorio de la empresa?

Graciela había disfrutado de su viaje a Madrid con una amiga. Ambas debían volver a Buenos Aires, sí o sí, en una fecha fija (el 17 de septiembre de 2016), por una serie de compromisos laborales impostergables.

Se enteraron de que su vuelo había sido cancelado por culpa de una huelga del personal de Aerolíneas Argentinas al llegar al mostrador de esa empresa en el aeropuerto de Barajas. Ante la inacción del transportista –que, por toda respuesta les sugirió “esperar” 24 o 48 horas en el aeropuerto hasta que se encontrara una solución–, inmediatamente las dos amigas compraron billetes en otra aerolínea que volaba a Montevideo. Una vez en la capital uruguaya tomaron el primer buque que las dejara en Buenos Aires. Llegaron casi doce horas después de lo previsto.

Los hechos descriptos (“los extremos fácticos”, como gustan decir los jueces) no fueron objetados por Aerolíneas Argentinas.

Obviamente, las viajeras se presentaron ante la justicia a reclamar el reembolso del precio de los pasajes a Montevideo, el taxi desde el aeropuerto de esa ciudad al puerto y los pasajes en barco. Agregaron a su reclamo el daño moral.

En primera instancia se condenó a Aerolíneas Argentina a pagar el daño moral (por la mitad de lo reclamado; no olvidemos que los jueces lo estiman según su propio criterio ante la dificultad de probarlo) y a reembolsar los gastos efectuados por las viajeras para volver a Buenos Aires.

(Una acotación: esos gastos fueron efectuados en España y en euros; el juez condenó a Aerolíneas Argentinas a reembolsarlos “mediante la entrega de la cantidad de pesos argentinos necesaria para adquirir en el mercado libre de cambios al tipo vendedor, según cotización del Banco de la Nación Argentina, iguales cantidades a las mencionadas en moneda extranjera”. ¿Habría sido suficiente?)

El juez de primera instancia opinó que “de la prueba producida no surgía que se haya [*rectius*: “hubiera”] configurado la hipótesis de fuerza mayor”, que podría haber dispensado a Aerolíneas Argentinas de su responsabilidad como transportista.

¿Por qué? Porque “no había mediado la imprevisibilidad e inevitabilidad requeridas por el Código Civil y Comercial”. En consecuencia *no se demostró una causal eximente*

del incumplimiento del contrato de transporte aéreo.

Aerolíneas Argentinas apeló este punto. Dijo que “se encontraba demostrado a través de la prueba informativa dirigida al Ministerio de Trabajo de la Nación que la medida cursada por las asociaciones gremiales resultó ser totalmente intempestiva” y que “había tomado medidas tendientes a evitar la cancelación, [porque] llevó a cabo vastas reuniones sucesivas con los involucrados a fin de evitar la medida de fuerza, lo que demostraba su compromiso, buena fe y correcto accionar”.

Aerolíneas también dijo haber actuado “conforme lo establece la reglamentación aeronáutica vigente, otorgando a la actora y su acompañante su inclusión en un vuelo inmediato posterior hacia destino. Sin embargo, la propia actora optó por volver por otros medios, por lo que se le ofreció una compensación económica que fue rechazada sin motivos”.

La Cámara¹ se concentró en el argumento relativo al impacto de la huelga en el contrato; esto es, si existió una razón de fuerza mayor eximente de responsabilidad.

El tribunal puso énfasis (justificadamente) en que “en el contrato de transporte aéreo existe un interés especial en la regularidad de los servicios. *La demora y, peor aún, la cancelación en el cumplimiento de la traslación altera uno de los elementos determinantes del acuerdo de voluntades*, de manera tal que constituye fuente de daños y perjuicios para quien soporta el incumplimiento”.

Agregó el tribunal que “uno de los caracteres fundamentales del contrato de transporte aéreo es el valor celeridad y ello lo marca el

¹ In re “Testón c. Aerolíneas Argentinas”, CNCyCFed (I), 14 septiembre 2020; IJ-MCMLXII:817; *Revista Latinoamericana de Derecho Aeronáutico* 60 (mayo 2021).

cumplimiento de los horarios e itinerarios publicados y que constan en la reserva y documento de viaje”.

La Cámara recordó que de acuerdo con las normas que rigen el transporte aéreo internacional, “el transportador será responsable del detrimento causado por retraso en el transporte aéreo de pasajeros, salvo que demuestre que tomó todas las medidas necesarias para evitar el daño o que le fue imposible tomarlas”.

Se trata de una responsabilidad *subjetiva*, que exige que quien la reclama demuestre la culpa del incumplidor (a diferencia de los casos de responsabilidad *objetiva*, que no requieren esa demostración y donde el responsable debe demostrar la culpa de otra persona para liberarse).

En un caso como éste, según el tribunal, se imponía el resarcimiento como consecuencia de un incumplimiento contractual, lo que demostraba la presencia de una culpa del transportista.

Los jueces aplicaron las reglas internacionales sobre retraso en el transporte de pasajeros –aplicables por analogía al supuesto de cancelación de un vuelo– según las cuales “el transportista es responsable del daño causado por retrasos en el transporte, salvo que pruebe que él y sus dependientes y agentes adoptaron todas las medidas que eran razonablemente necesarias para evitar el daño o que les fue imposible, a uno y otros, adoptar dichas medidas”.

Lo mismo dice el Código Aeronáutico: “el transportador es responsable de los daños resultantes del retraso en el transporte de pasajeros” y que “no será responsable si prueba que él y sus dependientes han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas”.

La Cámara agregó que es el transportista quien se debe hacer cargo de la reparación de los daños provocados por demora, desvíos o cancelaciones. “Presentados cualquiera de esos supuestos, el transportista, en principio, se tiene que hacer cargo y a él le toca destruir esa presunción. A ese fin, deberá invocar y probar la existencia de una causal de exoneración de responsabilidad”.

Una de esas causales de exoneración es la fuerza mayor. “Para evaluar la real existencia del eximente hay que apoyarse en los conceptos de imprevisibilidad e inevitabilidad”. Por ende, para que se configure la fuerza mayor, *“el acontecimiento alegado debe ser imprevisible, inevitable, ajeno al deudor y representar un obstáculo absoluto para el cumplimiento de la prestación”*.

Según el tribunal, “en materia de transporte aéreo, *sólo algunas pocas circunstancias extraordinarias limitan o excluyen la responsabilidad del transportador*”.

¿Hubo una circunstancia semejante en este caso?

Los jueces respondieron que sí: “lo que se debe dilucidar es si el motivo por el cual se canceló el vuelo puede o no implicar la configuración del supuesto de fuerza mayor; [esto es] una causal de justificación que amerite la falta de responsabilidad defendida por [Aerolíneas Argentinas]. La excusa para incumplir fue el conflicto gremial que desembocó en la huelga y paro de actividades de los pilotos”.

“Lamentablemente para los usuarios, el planteo no es novedoso. En numerosos casos hemos dicho que la huelga de los propios empleados de la compañía no es, en principio, equiparable al caso fortuito ni a la fuerza mayor como pretende la demandada y que, sólo en circunstancias excepcionales – que algunos autores han relacionado con

revoluciones o estallidos sociales repentinos–, puede el sujeto pasivo de la obligación eximirse de responsabilidad alegando la huelga”.

Por ende, al estar frente a un conflicto laboral, “para que la huelga configure una fuerza mayor eximente de responsabilidad, la empresa aérea debe demostrar que el paro fue imprevisible e inevitable”. *Y la prueba de ello incumbe a la aerolínea*.

Para el tribunal, “resulta claro e impensado que dichos caracteres –la imprevisibilidad y la inevitabilidad– operen durante un conflicto laboral interno que, por ende, no pudo ser desconocido, imprevisible e inevitable”.

La prueba, “lejos de sustentar la eximición de responsabilidad como pretendía la aerolínea [...] sólo demostró que la compañía de aviación sabía que atravesaba un conflicto gremial con posibles medidas de acción directa dado el diferendo entre la Asociación de Pilotos y Aerolíneas Argentinas”.

Incluso, la propia empresa, “en agosto de 2016 requirió la intervención del Ministerio de Trabajo a efectos de evitar la afectación de la prestación de servicio”.

Los jueces observaron que la nota era “de casi un mes antes de la cancelación del vuelo, lapso más que suficiente para ir diseñando una alternativa acorde a las necesidades de la pasajera”.

Agregaron no tener motivos “para dudar de la intención de Aerolíneas en arribar a un acuerdo” ni pusieron “en tela de juicio su compromiso y buena fe para conseguirlo”, pero “más allá de eso, lo que aquí se está evaluando es si las consecuencias del conflicto pudieron ser previsibles”. Y, según el tribunal, eso surgía de la prueba: “en todo momento de las tratativas conciliatorias la representación de la Asociación de Pilotos ra-

tificó la adopción de medidas de acción directa ante la falta de respuesta empresarial”, como resultaba de las actas de las audiencias celebradas el 7 y 15 de septiembre, “es decir, nueve días antes y el día anterior al paro que originó la cancelación del vuelo”.

Por ende, el tribunal descartó “que Aerolíneas se pudiera haber visto sorprendida por el hecho de que ante la falta de una propuesta superadora con la que se encontraban las partes al inicio de dichas actuaciones administrativas y frente a la conclusión del proceso de conciliación obligatoria sin solución alguna, la representación sindical hizo efectivas las medidas de fuerza que venía anunciando”.

“Las notas periodísticas [...] también corroboran la posibilidad latente de paros en el corto plazo, que no podía ser desconocida por [Aerolíneas Argentinas] a fin de adoptar las medidas pertinentes para perjudicar lo menos posible a los usuarios que habían contratado el transporte”.

Para los jueces, la inevitabilidad de la fuerza mayor, “no sólo alude a la imposibilidad de superarla, sino a la de informarle al público sobre el inconveniente con la debida anticipación y, en todo caso, reajustar sus vuelos atenuando las derivaciones negativas o bien diagramar alternativas con otras compañías aéreas”. Nada de eso ocurrió.

“Por el contrario”, agregó el tribunal, “con suficiente antelación al viaje, (por lo menos casi un mes), la demandada tuvo pleno conocimiento del conflicto laboral fundado en las negociaciones paritarias que ponía en riesgo el cumplimiento de la prestación a su cargo. No obstante, no tomó ningún curso de acción tendiente a evitar los perjuicios que, por la previsible medida, les ocasionaría a los pasajeros ni demostró que previno a sus usuarios de la situación conflictiva que la in-

volucraba con el personal y tornaba aleatorio el cumplimiento de la prestación debida”.

“Además, como si ello no fuera suficiente, no se puede pasar por alto la grosera contradicción en la que incurre Aerolíneas, quien en su memorial aduce que ‘la medida cursada por las asociaciones gremiales resultó ser totalmente intempestiva’ cuando previamente, al contestar la demanda, reconoció que era cierto que podría haber existido alguna posibilidad de la misma”.

“Lo expuesto hasta aquí tira por la borda los intentos de la demandada de fundar que la medida cursada por las asociaciones gremiales implicó una causal de exoneración de su responsabilidad, sin que haya demostrado que la huelga que ocasionó la cancelación del vuelo fue para ella imprevisible e inevitable, vale decir, que no pudo prever su ocurrencia”.

“Finalmente –agregó el tribunal–, en lo que respecta a los lamentos referidos a que el juez inferior soslayó que [Aerolíneas] actuó conforme lo establece la reglamentación aeronáutica vigente, otorgando a la actora y su acompañante su inclusión en un vuelo inmediato posterior hacia destino y frente a su negativa ofreciendo una compensación económica, sólo podemos decir que tales extremos tampoco fueron acreditados, estando en su cargo [rectius: “a su cargo”] tal demostración si pretendía eximirse o morigerar su responsabilidad”.

Según lo que se probó, “la demandada no brindó alternativas ni asistencia alguna a [Graciela]. Los testigos dijeron que ‘la aerolínea sólo informó que deberían aguardar en el aeropuerto entre 24 y 48 horas para ver si se podía solucionar el tema’ y que no solo no se les ofreció trasladarlos a un hotel hasta tanto se pudiese resolver la situación sino que ni siquiera les brindaron un refrigerio o asistencia mínima en el aeropuerto”.

El tribunal confirmó entonces “la responsabilidad de la demandada por no haber acreditado los extremos para tener por configurada una causal eximente de la inejecución del contrato de transporte aéreo ni haber brindado una solución razonable ante dicho incumplimiento”.

También confirmó el daño moral. “Se trata de resarcir las presumibles molestias e incomodidades propias de la inejecución, *sin que haya necesidad de que se rinda prueba alguna al respecto*. Se trata de la reparación de la pérdida de tiempo que no es otra cosa que pérdida de vida, la cual está asociada, indefectiblemente, a la cancelación del vuelo”.

“Si el pasajero se aviene a las condiciones del contrato, lo hace con la expectativa de que su tiempo vital será recortado en una determinada medida y no más allá. Toda su actividad, tanto personal como profesional, está centrada en esa previsión. Entonces, probado el contrato de transporte y la cancelación para abordar el vuelo desde Madrid a Buenos Aires, se da por sentado la existencia del agravio moral”.

“La posición de la empresa fue más reprochable aún ante la referida falta de respuesta idónea. Cuando una compañía aérea incurre en incumplimiento contractual, incluso cuando este se debiera a causas de fuerza mayor (que no fue el caso en el presente juicio), *es la compañía de aviación incumplidora la que debe hacer todo lo posible para que los pasajeros frustrados por su incumplimiento puedan continuar el viaje lo antes posible y asegurarles las comodidades mínimas durante la espera*”.

“Antes bien, la incertidumbre y desatención que surge de la respuesta dada a la pasajera ante la cancelación del vuelo dejándola librada a la buena de Dios no hace más que corroborar la presencia del daño moral”.

Un conocido especialista en derecho aeronáutico ha resaltado la importancia del fallo² por varias razones. Entre ellas, que descarta la necesidad de tener que recurrir a la legislación de protección al consumidor para obtener el resarcimiento al daño moral.

A nosotros, en cambio, nos gustaría llamar la atención sobre otro aspecto de la cuestión: el de la responsabilidad de los directores de la empresa, tratado en nuestro último número³.

Si Aerolíneas Argentinas fuera una empresa privada (que no lo es: estos desaguisados, como el que se describe en este caso, son pagados por todos los contribuyentes, usen o no sus desprestigiados servicios), ¿un accionista no podría reclamar contra el directorio por su conducta culposa?

El fallo comentado puso de resalto la falta de reacción de la empresa ante la previsibilidad de que un conflicto gremial afectara sus servicios. Obviamente, si eso ocurría, era también previsible que se dictaran fallos como éste.

Aplicando las pautas de responsabilidad que establece la Ley General de Sociedades (que exigen a los directores lealtad y la diligencia de un buen hombre de negocios), ¿no deberían éstos haber adoptado políticas para mitigar el riesgo?

Es cierto que los directores de una sociedad anónima (y Aerolíneas Argentinas lo es, aun cuando todas sus acciones están en manos del Estado) no pueden “estar en todo” y hay responsabilidades que caben sobre los gerentes. Pero también es cierto que la responsabilidad de éstos, dice la ley, no exime a los di-

² Folchi, Mario “Una decisión importante”, *Revista... loc. cit.*

³ “Responsabilidad de los directores frente a los acreedores de la sociedad”, *Dos Minutos de Doctrina*, XVIII:946, 30 de abril 2021.

rectores de la que le corresponde a ellos por el hecho de desempeñar ese cargo.

Pero hay más: un conflicto laboral que pone en riesgo el mantenimiento de los servicios que provee una empresa de transporte aéreo no es una cuestión carente de importancia, como para que no merezca ser tratada por el directorio para, por ejemplo, “diseñar alternativas acorde a las necesidades”, como dice el fallo.

La ley prevé que si el presidente no convoca al directorio, cualquier director puede hacerlo. *Una actitud semejante cae dentro de la debida diligencia que se exige a los directores.*

En consecuencia, creemos que si una cuestión semejante se planteara en una empresa privada, los accionistas podrían plantear una demanda contra quienes fueron incapaces de establecer políticas para enfrentar situaciones de riesgo. Es cierto que la ley exigirá que demuestren *un daño directo*, pero... ¿los costos de las indemnizaciones y las costas legales no se detraen acaso de los dividendos? Si todos los pasajeros de este vuelo (y no sólo Graciela) iniciaran pleitos similares ¿a cuánto ascenderían las pérdidas? ¿Y si hubiera una acción de clase?

El Filosofito, que nos lee en borrador, acota: “¿Acaso no es también falta de previsión comprar pasajes en Aerolíneas Argentinas?”.

* * *

Esta nota ha sido preparada por Juan Javier Negri. Para más información sobre este tema pueden comunicarse con el teléfono (54-11) 5556-8000 o por correo electrónico a np@negri.com.ar.

**Este artículo es un servicio de Negri & Pueyrredon Abogados a sus clientes y amigos.
No tiene por objeto prestar asesoramiento legal sobre tema alguno.**